



Fournier-Marcadier aux Classic Days

# LE CLUB DES

Peu d'événements, comme les Classic Days, rassemblent un aussi large éventail d'automobiles de toutes époques et de toutes espèces.

Dans cette profusion s'est distinguée l'une des marques françaises les plus méconnues :  
Fournier-Marcadier.

Pour tous les clubs de collectionneurs, les Classic Days constituent une occasion unique de se réunir ou de se faire connaître. Certaines de ces associations sont puissantes, omniprésentes et structurées. D'autres sont discrètes et minimalistes, à l'image du club Fournier-Marcadier. Créé au mois de juillet 2001, celui-ci a aussitôt été affilié à la FFVE (Fédération française des véhicules d'époque), avec pour parrain le truculent président de cette fédération, Claude Delagneau. Dirigé par Pierre Tedeschi, le club regroupe cent dix voitures des deux marques (Fournier-Marcadier et Marcadier) et aux alentours de cent vingt membres.



Pendant les Classic Days, les collectionneurs peuvent tester les aptitudes de leurs automobiles, comme ici une Marcadier Barzoi.

# LYONNAIS

À l'occasion de la quatrième édition des Classic Days, qui s'est déroulée sur le circuit de Magny-Cours durant le week-end du 1<sup>er</sup> mai, l'association était venue avec deux voitures seulement, blotties sous un dais. Il s'agissait de deux automobiles rarissimes et superbement présentées, en l'occurrence une barquette et un coupé « Barzoi » qui illustrent l'activité des deux artisans lyonnais dans les années 1960. Ces deux modèles font partie de ces oiseaux rares qui, avec d'autres, ont donné un charme particulier aux Classic Days.

De leur côté, les organisateurs de la manifestation se sont réjouis du nombre impressionnant de voitures (plus de quatre cents) participant au défilé sur la piste du circuit.

Les spectateurs étaient également satisfaits de cette surabondance, mais aussi de l'atmosphère bon enfant qui régnait ici. Il est en effet exceptionnel pour le grand public de pouvoir approcher, sans service d'ordre dissuasif, des machines récentes – prototypes des 24 Heures du Mans et monoplaces de Formule 1 – qui sont restées inaccessibles pendant toutes leurs années de service. Toutefois, on a du mal à ne pas sourire en regardant certains participants se mettre en vrac dans les courbes et improviser des trajectoires aléatoires durant les sessions de roulage, tout en étant déguisés en pilote dans des combinaisons flambant neuves... Soyons indulgents : toutes les manifestations de ce genre sont condamnées à ouvrir

leur porte à des enfants qui se livrent à de tels jeux de rôle.

Il faut par ailleurs saluer les organisateurs qui ont su, depuis le début, se passer de sponsors envahissants. Contrairement à ce que l'on voit dans d'autres événements réputés, les participants ne sont donc pas contraints de couvrir leurs voitures d'autocollants commerciaux, de placards publicitaires apocryphes qui polluent les carrosseries, de numéros de course agrémentés du nom d'un horloger ou d'un opticien ! Si le collectionneur est scrupuleux, il peut ici présenter son automobile dans un état d'origine d'une parfaite authenticité. Certes, les puristes peuvent s'agacer de constater que tout et n'importe quoi soit accepté sur la piste, →

Étant donné la présence du bâti tubulaire, il était nécessaire de prévoir des portes en ailes de mouette.



# Ces voitures sont de magnifiques exe

→ au seul motif que la chose roulante est ancienne. On aura toujours du mal à s'attendrir devant des voitures qui étaient déjà pathétiques au temps de leur sortie (elles se reconnaîtront !), mais qui n'auraient jamais pu parvenir jusqu'à nous si la prime à la casse avait toujours été instaurée ! La vogue des « youngtimers » ne fait que renforcer cet étrange attendrissement pour les vieilleries les plus navrantes !

On ne peut pas reprocher aux automobiles Fournier-Marcadier de nourrir cette déviance, car il s'agit en l'occurrence de modèles aussi rares qu'intéressants, de magnifiques exemples d'ingéniosité et de savoir-faire. Avant de s'associer avec Marcel Fournier, André Marcadier s'était fait connaître en réalisant des cadres ultralégers pour des vélos de course, puis des motos. L'idée de construire des automobiles germa

après qu'il eut rencontré Colin Chapman à Montlhéry. Le créateur des Lotus constituait alors un véritable modèle pour quiconque souhaitait concevoir des voitures à la fois économiques et performantes. André Marcadier étudia un châssis tubulaire très sophistiqué et imagina une architecture moderne avec le moteur placé au centre, ce qui garantissait une structure équilibrée et résistante. Mais il se contentait de composants simples, puisés dans le catalogue Renault pour les suspensions, le moteur et la transmission.

### Lotus pour modèle

Pour la carrosserie, André Marcadier se tourna vers Marcel Fournier, carrossier à Lyon, qui lui concocta une coque ultraléger en polyester faisant penser à la Lotus 23 contemporaine. La barquette « Fournier-Marcadier » eut l'honneur de la couverture de *Sport Auto* avec une accroche flatteuse : « Une Lotus Seven à la française ». Quand on

Le modeste moteur de la Renault 8 suffit à prodiguer de belles performances, vue la légèreté de l'engin.





L'intérieur spartiate indique la vocation essentiellement sportive de la Barzoï.

## mples d'ingéniosité et de savoir-faire

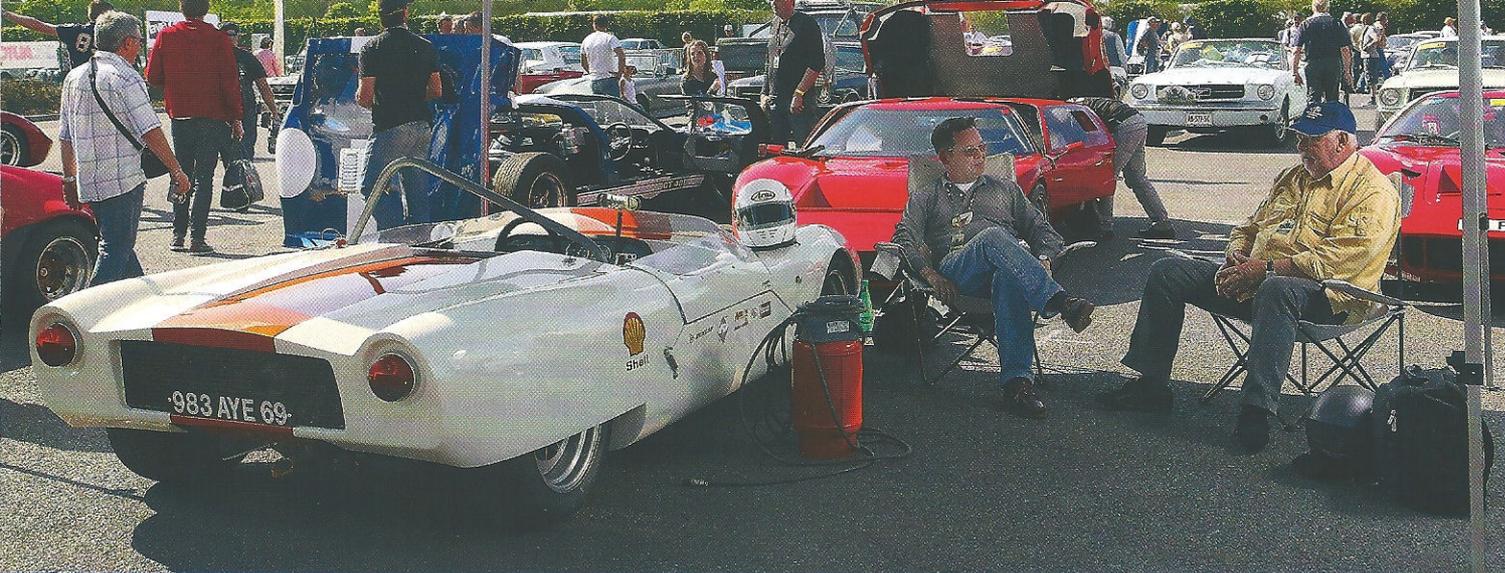


sait l'admiration que Gérard Crombac, rédacteur en chef du mensuel, vouait à Colin Chapman, on mesure la portée de la comparaison. Entre 1963 et 1966, une soixantaine de barquettes furent vendues en kit au tarif de 7 500 francs. Inspirée aussi des habitudes britanniques, la vente de voitures « à monter soi-même » permettait d'abaisser sensiblement le prix de vente. Avec l'arrivée de la Renault 8 Gordini, en 1964, l'éventail des préparations s'élargit

et les performances s'affûtèrent. À la fin de l'année 1965, Fournier et Marcadier se firent à nouveau remarquer en dévoilant une monoplace baptisée « Aral ». Elle était conçue dans le même esprit que la barquette, avec un semblable souci d'économie, de légèreté et d'ingéniosité. Après avoir participé à de nombreuses courses de côte sous l'égide de la « Formule libre », notamment entre les mains de Roger Cohen, l'Aral inspira une formule de promotion qui allait

connaître de grands développements : la Formule France. Lancée en 1968, cette dernière se transforma en Formule Renault en 1971. Une vingtaine d'exemplaires de la monoplace Aral furent réalisés entre 1965 et 1969.

À la fin de l'année 1966, l'atelier Fournier-Marcadier concocta un nouveau prototype qui se présentait comme une version fermée de la barquette. Elle en conservait le châssis tubulaire et l'architecture générale, avec →



## Ces artisans ont écrit l'histoire du sport français

→ le moteur placé au centre, mais intégrait cette fois une carrosserie fermée. Baptisée « Barzoï », cette berlinette était joliment dessinée, toujours extraplate et dotée de portes ouvrant en ailes de mouette. En principe, la Barzoï utilisait l'amortissement d'origine de la Renault 8, comme son moteur, mais il était possible de monter la suspension arrière triangulée des monoplaces. Une trentaine de voitures furent ainsi livrées entre 1966 et 1969.

### Fin de l'association

Bien que toujours dévolue aux courses de côte, essentiellement dans les provinces françaises, la berlinette s'offrit une participation plus prestigieuse et plus internationale à la Targa Florio 1969. Elle y était pilotée par Pierre Damaz et Max Soleil et portait le numéro 226.

En 1970, Marcel Fournier se retira de l'affaire, laissant André Marcadier seul aux

commandes. La Barzoï poursuivit néanmoins sa carrière sous la marque « Marcadier » jusqu'en 1976. À partir de 1972, le constructeur offrit le choix entre deux variantes. Le modèle le plus abouti, qui fut écoulé à soixante-dix exemplaires, conservait le moteur central (entre 1 000 et 1 600 cm<sup>3</sup>) et la suspension triangulée. Une exécution plus simple fut proposée à partir de 1972. Le train arrière étant semblable à celui de la Renault 8, le moteur (entre 1 100 et 1 860 cm<sup>3</sup>) était ici placé en porte-à-faux, d'où le raccourcissement de l'empattement de 227 à 215 cm. Une centaine d'unités furent ainsi créées.

Parallèlement à la production de la berlinette Barzoï, André Marcadier continua de servir sa clientèle la plus sportive avec des prototypes de compétition baptisés « Can-Am », puis « AM-K », avec des caisses modernisées et toujours orientées vers le Championnat de la Montagne. À partir de 1977, Marcadier délaissa Renault et se

tourna vers la mécanique Simca, tant pour ses barquettes que pour une toute nouvelle version de la Barzoï. Dans les années 1980, l'artisan se commit dans la réalisation de copies de Ford GT40, Porsche Spyder 550 RS et Lotus Seven. Mais ceci est une toute autre histoire, moins glorieuse.

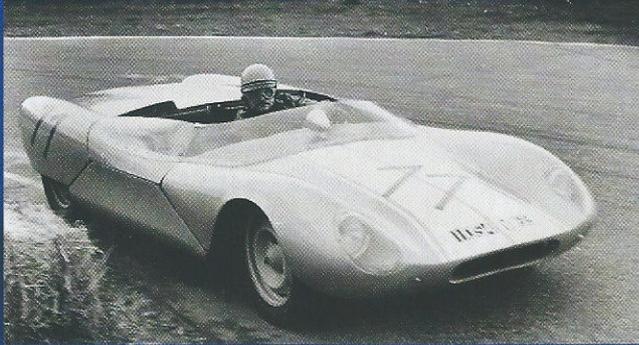
SB

PHOTOS : BERNARD CANONE

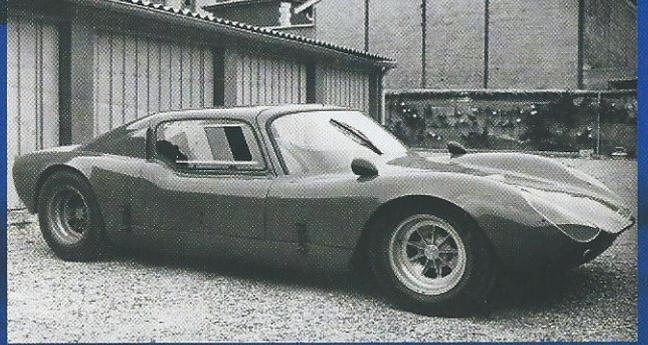
ARCHIVES : GRAND TOURISME



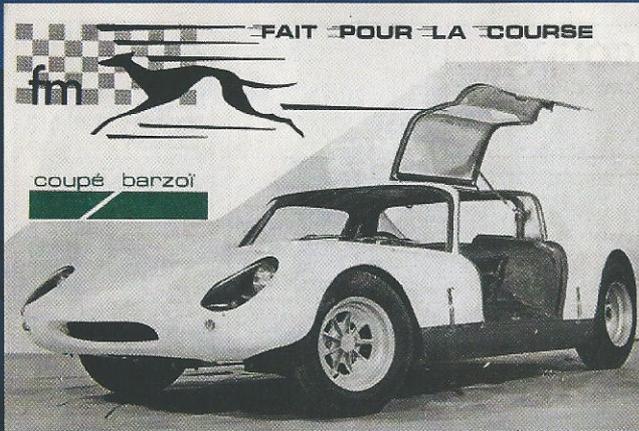
Sur la barquette Fournier-Marcadier, le moteur est disposé au centre.



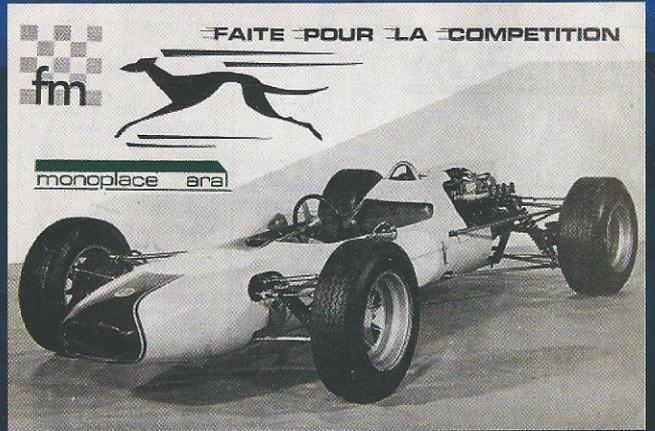
La barquette Fournier-Marcadier anima les courses de côte de 1963 à 1966.



Née Fournier-Marcadier en 1966, la berlinette « Barzoï » fut produite sous le label Marcadier jusqu'en 1976.



Les Fournier-Marcadier étaient livrées en kit, ce qui permettait d'alléger sensiblement leur prix de vente.



La monoplace Aral a servi de modèle pour définir la Formule France lancée en 1968.

